

米国「平和のための原子力」キャンペーンの一環としての N.S.サバンナ号開発：原子力商船の政治的含意の変容に関する考察

友次 晋介

広島大学平和センター

The Development of *N.S. Savannah* as a Part of the US's Atoms for Peace Campaign: Evolving Political Implications of the Nuclear Merchant Ship

Shinsuke TOMOTSUGU

The Center for Peace, Hiroshima University

Abstract

To win the favor of Asian and African *have-not* countries at the Bandung Conference, the Eisenhower Administration wanted to create its benevolent image of boosting the whole world's welfare by using a nuclear merchant ship, *N.S. Savannah* as a moving showcase in the U.S. Atoms for Peace campaign abroad. However, the American "philanthropic" Atoms for Peace enthusiasm waned soon. *N.S. Savannah* visited only the ports in Western European industrial countries for a maiden voyage abroad before 1965. The initial development of *N.S. Savannah* and the following cruise encouraged the scientists and engineers in Europe to explore such ships' feasibility. European Nuclear Energy Agency explored the possibility of a multinational civilian nuclear ship; the concept attracted some U.S State Department officials' attention to examine the similar problems caused by the international ownership for some vessels in NATO's Multilateral Force (MLF). In the latter half of the 1960s, *N.S. Savannah* finally started traveling around the North African and Asian regions. However, Japan rejected the port call in Japanese territories

in 1967. Instead, the U.S. visited the Naha military port in Ryukyu under the U.S. military and High Commissioner's control. In the welcoming ceremony, Naha Mayor Junji Nishime presented a miniature model of Japanese Torii (Shrine gate) as a souvenir to *N.S. Savannah*. Meanwhile, Japanese scientists and engineers could join the rite mentioned above and go on board, though the Japanese government rejected Savannah's visit. This moment seemed to predict the upcoming unequal power structure revolving around nuclear energy use.

1. はじめに

原子炉を動力装置とする非軍事目的の原子力船は、冷戦期西側諸国においては、米国の原子力商船（貨客船）「N.S.サバンナ号」（1962年就役）、西独の鉱石運搬船「オットー・ハーン号」（1968年就役）、日本の原子力調査船「むつ」（1974年初臨界後、1991年実験航海）の3隻だけである¹。米国のN.S.サバンナ号は原子力貨客船であるが、同時により広いカテゴリーとしては原子力商船である（商船とは客船・貨客船・貨物船など商業目的で旅客や貨物の運送に当たる船を意味する）。西側諸国に存在した原子力船3隻は全てすでに退役し、推進装置の原子炉は取り外されている。2021年1月現在、世界では現在も原子力砕氷船を就航させているロシアを除けば、非軍事目的の原子力船を運用している国は存在しない。

原子力商船（N.S.）サバンナ号（以下、N.S.サバンナ号と称する）については、アイゼンハワー政権が掲げた「平和のための原子力」の実証を目的に、1958年5月22日に起工され、1959年7月21日に進水した²。1961年11月に燃料が初装荷、12月に初臨界を迎えた後、1962年3月に海上試運転、同年5月に引き渡された。全長596フィート（約182メートル）、幅78フィート（約24メートル）、総トン数は15,586トンで当時の貨客船としてやや小さめである。化石燃料を燃焼するエンジンを搭載しているわけではないので、船舶にみられるような煙突はない。未来の世界を思わせる純白で滑らかなフォルムには、十分な存在感がある。

動力はBabcock & Wilcox社設計による熱出力74MWtの加圧水型炉である³。1962年～1963年に米国

*本稿は、基盤研究（A）（平成29年度～令和3年度）「核不拡散体制の成立と安全保障政策の再定義」〔研究代表者 岩間陽子〕課題番号〔17H00972〕による研究成果の一部である。

¹ 「むつ」は放射線の漏れが判明し、その後改修工事が続けられ、竣工は1991年にずれ込んだ。日本原子力研究開発機構によれば、北はカムチャッカ半島南東海域、東はハワイ諸島沖、南は赤道を越えてフィジー諸島沖まで行われた第一次～第四次実験航海まで安定した運転を達成した。しかし、本来任務の観測は行えていない。コスト上の問題から1992年から原子炉の撤去工事を行い、通常動力の海洋地球研究船みらいに改修された。

² 進水は組み立てられた船体が水中に浮かべられることを意味し、多くの場合そのタイミングで式典などが行われるが、内装工事などは残っており、完成、引き渡しはそのあとになる。

³ 1961年就役の原子力空母エンタープライズ（CVN-65）は、熱出力150MWtの加圧水型炉A2Wを8基搭載している。また、日本の原子力船「むつ」には、36MWtの加圧水型炉が搭載されている。重大事故を起こした福島第一原子力発電所1号機は460MWe=46万kWe（1,380MWt）、2～4号機は各々784MWe=78.4万kWe（2,380MWt）。なお、日本の原子力発電所には加圧水型炉（PWR）と沸騰水型炉（BWR）の両方が用いられているが、福島第一原子力発電所は全機（1～6号機）BWRである。

各地と施政下にあったパナマ運河地帯を就航したのち、1964年～1965年にデモンストレーションのために世界各地を就航した。1965年8月20日以降は米国海事局が締結した裸備船契約（船を貸し出し船員は借主が手配する）に基づき、第一原子力船舶会社（First Atomic Ship Transport）社がN.S.サバンナ号を商業運航した⁴。同船は、原子力の非軍事的な利用の可能性を内外に示したが、この船の開発がすすめられたこと自体が、1950年代の時代性を強く反映してもいた。だが、当然のことながら、政治的な意図を持った何らかの技術プロジェクトを国家が進める場合、自ずと技術的限界、法的制約があり、同時に経済合理性の問題も生じる。国内政治上の角逐にも巻き込まれることも通常あり得る。プロジェクトの技術的目標や範囲はこうした数々の要素が相互に影響し合いながら形成される。本稿は、米国の「平和のための原子力」のための政策の一断面として、何がN.S.サバンナ号の開発を後押ししたのか、国内政治、国際政治のダイナミズムについて検討し、この船の就航がその後、何をもたらしたのか、そして当初この船に込められた意図は達成されたのか、されなかったのかを考察する試みである。

米国による「平和のための原子力」の政策展開については、既に内外に豊富な研究の蓄積があるが、その多くは、現在の世界的な原子力発電利用につながるような、黎明期の原子力平和利用の国際協力として描かれることが多い。代表的なものとして、リチャード・G・ヒューレット（Richard G. Hewlett）とジャック・M・ロール（Jack M. Roll）による大著『平和のための原子力と戦争1953-1961：アイゼンハワーと原子力委員会』があるが、これは古典に分類されよう⁵。同書は平和利用の軍事利用から派生した側面に注目しつつ、題名の通り、「平和のための原子力」と原子力委員会の展開について詳らかにした研究である。最近の成果を目に転じると、マラ・ドロガン（Mara Dorogan）の研究が特筆に値する⁶。アイゼンハワー大統領の「平和のための原子力」演説が、米国政府内のほとんどの人間に知られていなかったという彼女の指摘は重要である。ドロガンは実は曖昧模糊とした「平和のための原子力」演説がいかにも、具体化されていったのかを描いている。しかし、彼女の研究もやはり発電に注力している。

発電目的以外の非軍事原子力利用分野の米国の活動については、アイソトープ利用の外交への適用について明らかにした、科学史家アンジェラ・クリーガー（Angela N. H. Creager）による先駆的研究がある⁷。もっとも、地域の送電系統につながる電力供給を行う民生用の原子力利用以外については、それほど関心が払われてきたわけではなかった。人工衛星搭載の原子炉や、南極やグリーンランドなどの環境の厳しい地域の電力・熱供給用の小型原子炉、かつて管理下に置いていたパナマ運河地帯の浮体式原子炉、西側諸国で3隻しか建造されなかった非軍事の原子力船など非常に多岐にわたる。これらをめぐる歴史的な経緯、政治的背景については、その多くが未解明なままである。このなかで原子力船に

⁴ Maritime Administration Department of Commerce, *Report to the Congress, Costs Of Operating The Nuclear Ship Savannah* (BY THE COMPTROLLER GENERAL OF THE UNITED STATES) June 26, 1970. p.9. <https://www.gao.gov/assets/b-136209.pdf> 2021年3月1日閲覧。

⁵ Richard G. Hewlett and Jack M. Roll, *Atoms for Peace and War, 1953-1961: Eisenhower and the Atomic Energy Commission.*, Ithaca: Cornell University Press, 1989.

⁶ Mara Drogan, “The nuclear imperative: Atoms for peace and the development of US policy on exporting nuclear power, 1953-1955”. *Diplomatic History* 40(5) (November 2016): pp.948-949.

⁷ Angela N.H. Creager, *Life Atomic: A History of Radioisotopes in Science and Medicine*, Chicago: The University of Chicago Press, 2013.

については、前述のヒューレットとロールの研究が、N.S.サバンナ号の初期の構想経緯について、1章中の1節を用いて説明してはいるものの、ごく簡便な照会に留まり、その後、研究は最近に至るまであまり進んでいない。

本稿が取り扱う原子力船に関して言えば、ジョージタウン大学の歴史家、樋口敏広が詳細な検討を始めている。ただし樋口は、潜水艦を含む原子力潜水艦、原子力空母及び原子力貨客船と、軍民の原子力艦艇、船舶を取り上げる。それは、海洋航行の推進装置としての船用炉（水上・水中の艦船、船舶のための原子炉）の含意を外交史、文化史、環境史の関連から解き明かそうとする試みの一環としてである⁸。船用炉はいかなる船に搭載されているかで、軍事的利用と非軍事的利用と呼び方を変える。それゆえ、同一の科学技術、つまり船用炉の登場が、国際関係にもたらした意味を、軍事、非軍事分け隔てなく考えることは、問題の一つの枠組みの方法としては理にかなったものであると思われる。一方、本稿の狙いは樋口のそれとは少し異なり、あくまで米国の「平和のための原子力」のキャンペーンの一環としてのN.S.サバンナ号だけを取り上げ、これがどのような運命を辿ったかを検討することである。

本稿は三つのパートから成る。第一段階では、アイゼンハワー政権の「平和のための原子力」キャンペーンの中に原子力商船がどう位置付けられるようになったのかを問題にする。第二段階では、いったん決まった原子力商船が1隻のみ建造となった経緯を、議会やアイゼンハワー政権の反応の中から検討する。ここでは、国際関係の影響について評価しつつ、原子力船開発の同政権の決意が、N.S.サバンナ号の開発という技術的なスコープに収斂していく過程を明らかにする。第三段階では同船の開発と就役が、寄港地など他国にどのような反応を引き起したかを考察する。

2. 原子炉提供をめぐる議論とアイゼンハワー大統領による原子力商船開発の提起

原子力商船の具体化のためには、1954年8月12日に採択された国家安全保障文書5431号（NSC-5431）及び、1955年3月12日に採択された国家安全保障文書5507/1号（NSC-5507/1）と、その最終形態の5507/2号（NSC-5507/2）の作成過程で行われた議論が必要であった。前者（NSC-5431）では、具体的なアイゼンハワー演説に整合する活動項目が確認され、次に後者（NSC-5507/1及びNSC-5507/2）で、原子力平和利用の国際協力推進の重要性が確認される一方、政治的宣伝を狙って原子力船の開発が計画された。以下ではまず、上記の文書と、これに関わる国家安全保障会議内の論議について確認し、原子力船の構想がいつ、どのような形で言及され、公式化されていったのかを見ていく。

⁸ 原子力動力についての樋口のプロジェクトに関しては以下を参照。Toshihiro Higuchi, Projects' Site, "Engines of Friction: Nuclear Marine Propulsion and Cold War America's Troubled Projection of Power", <https://sites.google.com/georgetown.edu/higuchitoshihiro/home/projects#h.huzpaf1vsz7z> 2020年2月28日閲覧。原子力潜水艦、及び原子力空母の日本寄港について取り扱った研究として、Toshihiro Higuchi, "Just Another Ship? The Contested Nuclearity of U.S. Nuclear Warships in Japan, 1959-1968" 15th International Conference on the History of Science in East Asia (ICHSEA 2019).

(1) 国家安全保障文書5431号

アイゼンハワーは政策決定にあたり、国家安全保障会議の論議に頼ったとされる⁹。しかし、1953年12月に国連総会で行われた彼の有名な「平和のための原子力」演説の構想やテキストについては、米国政府内の限られた人間にしか知らされてはいなかった。大統領は技術的側面を熟知していたわけではなく、この演説も具体的な政策の履行を念頭に文言が調整、精緻化されたものでもなかった¹⁰。このため大統領は、この演説内容の具現化を国家安全保障会議における論議に頼ることになった。その初期の主要な成果は、1954年8月12日に採択された国家安全保障文書5431号（NSC-5431）であった。

同日の国家安全保障会議の席上において原子力委員会のルイス・ストラウス（Lewis Strauss）委員長は、アイゼンハワーの「平和のための原子力」演説が、平和のための原子力を世界に広げること、そして二点目に核兵器の潜在性を核分裂物質の国際的プールによって減じることでありと要約した上で、NSC-5431がその実現性のための最初の一步になるとして、同文書の意義を強調した¹¹。事実、同文書では、国際原子力機関（IAEA）設立に向けた準備、海外の小型炉、研究炉の使用に供するための、適正十分な量の低濃縮のウラン235の割り当て、選ばれた国々での米国による資金提供を伴わない小型炉建設支援計画の着手、海外の科学者への原子炉訓練、米国、英国及びカナダの共催、あるいは国連主催による原子力国際会議の開催、そして米国起源の核物質の返還の権利の留保、等々が盛り込まれた¹²。アイゼンハワー政権ではこうして、同大統領の「平和のための原子力」演説のために行うべき活動の範囲が定められた。

NSC-5431/1では「当該原子分野における実質的な行動から、最大限の心理的及び教育的な優位性が継続的に得られるべきである」との文言が挿入されていた¹³。8月12日の国家安全保障会議では、ジョン・フォスター・ダレス（John Foster Dulles）国務長官はこのパラグラフに注意を向け、平和国家としての米国の姿を見せる重要性について、強調しても強調しすぎることはないとの考えを示していた¹⁴。また、アイゼンハワーは、原子力の持つ機微な側面について一応の考慮をしておき、発電炉が兵器級の核物質を生むのではないかと質問している¹⁵。ストラウスは、原子炉運転の副産物としてプルトニウムが生成され得ることに言及し、使用済核燃料は再処理のために米国に返還されるとの条文規定を、他国との原子力協定に記入するべきではないかと応じたところ、これに対するアイゼンハワーの反応は、わざわざプルトニウムと特定して書くまでもあるまい、というものであった¹⁶。ただ、アイゼンハワーは、

⁹ 高松基之「戦後アメリカ大統領の政権運営スタイルと政策決定スタイルの特徴について：アイゼンハワー大統領の場合」『現代史研究』（東洋英和女学院大学）21-78頁。

¹⁰ Drohan, op.cit.

¹¹ Memorandum “Discussion at the 210th Meeting of the National Security Council, Thursday, August 12, 1954”, August 13, 1954. Eisenhower, Dwight D.: Papers as President, 1953-61 (Ann Whitman File) NSC Series Box No.: 5. p.7. Dwight D. Eisenhower Library [以下、DDELと略記]。

¹² Ibid.

¹³ National Security Council Report, NSC 5431/1 Washington, August 13, 1954, S/S-NSC files, lot 63 D 351, NSC 5431 Series, *FRUS*, 1952-1954, National Security Affairs Vol. II, Part 2. <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1952-54v02p2/d238> 2021年2月25日閲覧。NSC-5431/2の存在は確認できない。

¹⁴ Memorandum “Discussion at the 210th Meeting of the National Security Council, Thursday, August 12, 1954”, August 13, 1954. Eisenhower, Dwight D.: Papers as President, 1953-61 (Ann Whitman File) NSC Series Box No.:5. DDEL.

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Ibid.

発電炉が兵器級の物質を生む可能性について再度言及している。チャールズ・E・ウィルソン（Charles E. Wilson）国防長官はこれに答えて、発電炉には、高濃度の核物質か低濃度の核物質のいずれかを用いることが可能であると述べて、後者の場合では、使用済核燃料は大きな問題とならないことを指摘していた¹⁷。

(2) 国家安全保障文書5507/1号（NSC-5507/1）・5507/2号（NSC-5507/2）

NSC-5431の時点では、原子力商船の可能性については実はまだ文言としては盛り込まれておらず、国家安全保障会議で議論されてもいなかった。船の話が出てくるのは、その後、NSC-5507/1の最終形態であるNSC-5507/2に向けて交わされた政権内の議論においてである。NSC-5507/2が特徴的なのは、原子力分野で米国の指導性を維持して自由世界を結束させ、ソ連が原子力平和利用を用いて非同盟諸国を惹きつけることがないよう勧告していた点である。それは、そう勧告せざるを得ない国際環境があったためであった。

米国に先駆け、ソ連は世界初となるオブニンスク原子力発電所の系統接続（送電線への給電）を1954年6月27日に開始していた¹⁸。これとは対称的に、第5福竜丸事件において日本人に被害を与え、道義上のプロパガンダ合戦で劣勢に立たされていた米国は、世界に善意を示す競争で、ソ連に敗北することは許されなくなった。だが、わずかな期間に作業の速度を上げられるわけもない。それでも、アイゼンハワー政権は、「平和のための原子力」演説の目に見える成果が早く欲しいと感じていた。NSC-5507/1改め、NSC-5507/2はそうした同政権のある種の焦りを反映して纏められたものであった。

とは言え、国益を最大化するためどこまでを犠牲にし、そしてどのように原子力支援を行うかという問題に対し、結論を下すことは容易ではなかった。まず、NSC-5507/1の作成過程で、原子炉の建設をめぐる激論が交わされた。この文書では、米国内の原子炉で各国の科学者を集め、共同実験する構想が盛り込まれていた。しかし、1955年2月10日に開催された国家安全保障会議の席でストラウスは、このような共同実験では、「バベルの塔」に墮する（言語が通じ合わない）ことが予測され、先進炉の設計が第三国に流出する恐れもある上に、広報上の効果も期待できないと述べた¹⁹。ストラウスにしてみれば、広報上の効果を考慮すれば、例えばブラジルのような国に原子炉を建設することの方がよほど賢明なのであった。これに対して、ウィルソン国防長官は、米国内で企業が原子力開発をすることには肯定的ながら、セキュリティ分野の問題を生じかねないとして、海外に原子力発電所を建設することには、個人としても、組織としても反対である旨を発言した²⁰。

議事録を見る限り、議論の方向性を決めたか、少なくとも大きな影響力を与えたのは、ダレス国務長官であった。ダレスは、原子炉を海外に建設する可能性について技術的観点から論戦を挑むことは素人には難しいとしながらも、それがために「平和のための原子力」を諦めてしまうのであれば、それは外

¹⁷ Ibid.

¹⁸ APS-1 OBNINSK (Atomic Power Station 1 Obninsk) IAEA, Power Reactor Information System (PRIS) Database, <https://pris.iaea.org/PRIS/CountryStatistics/ReactorDetails.aspx?current=447> 2020年3月1日閲覧。

¹⁹ Memorandum “Discussion at the 236th Meeting of the National Security Council, Thursday, February 10, 1955”, February 11, 1955. Eisenhower, Dwight D.: Papers as President, 1953-61 (Ann Whitman File) NSC Series Box No.:6. DDEL.

²⁰ Ibid.

交政策上、破滅的なものになると懸念を示した²¹。曰く、米国はすでに人類に大なる恩恵を約束してしまっており、1年以上も見栄を張り続けるなら、その約束は単なる「見掛け倒し」(a dud and a bluff)に墮し、米国の立場は極めて深刻なものになるというのである²²。このような立場から、ダレスはNSC-5507/1において、海外における原子力発電所の建設について、単に研究すべき事柄とされていることを問題視していた。彼は、そのような文言ではいかなる建設も行わないかの如くだと心配したのだった。ジョージ・M・ハンフリー(George M. Humphrey)財務長官も、誤解を招くような文言であるならば、その案文は削除すべきだと同調した²³。さらに、ヘンリー・キャボット・ロッジJr.(Henry Cabot Lodge Jr.)国連大使も、大統領の演説が国連の米国への態度を良い意味で変容させていることに言及し、原子力分野でソ連にリードを許すのは、ひどい誤りであると意見した²⁴。これらの議論を聞いていた大統領は、計画の否定的な側面ではなく、肯定的な側面を強調すべきことを結論した。海外での原子炉建設を推進すべきという意味であった²⁵。

この、海外に打って出るという方針が明確に出されたことが重要であった。アイゼンハワー政権の中では最初、「平和のための原子力」を積極推進したい意見と、慎重な意見が交錯していた。しかしダレスは外交上の観点から、原子力平和利用の支援の可能性をもっと積極的に海外に示しておく必要があると認識したのである。1955年2月25日、ダレスは東南アジア条約機構(SEATO)のバンコク会議に出席し、SEATOの学生を対象として原子炉訓練とアイソトープ研修コースを提供することを提案していた²⁶。非同盟諸国が原子力平和利用に強い関心を示していたことは既に知られていた。アジア・アフリカ諸国会議(バンドン会議)が開催される少し前、1955年4月6日~10日に、インドのニューデリーにおいて、非政府のアジア諸国会議が開催されることになっていた。この会議はジャワハルラル・ネルー(Jawaharlal Nehru)首相のいとこであるブリジラル・ネルー(Brijlal Nehru)の妻で、有名な社会活動家であったラメシュワリ・ネルー(Rameshwari Nehru)の呼びかけで開催されたものであるが、このアジア諸国会議の予備会合が1955年2月9日、ニューデリーで開催されていたのである。この会合では来るべき本会合に向けたアジェンダとして、大量破壊兵器の廃棄と、科学技術の知見の交換、原子力平和利用などが決定されていた²⁷。この情報がどれほどまでダレスの耳に届いていたかは定かではないが、彼がSEATOを非同盟諸国と競合するものとして捉えていたであろうことは推測できる。

²¹ ただしダレスが核拡散上の懸念を全く持っていなかったわけではなく、とくに西独の核保有に関するアイゼンハワー政権内の懸念を共有しており、それゆえに西独を一定程度懐柔する手段として同盟国との核戦力の共有に理解を示していた。この点については、倉科一希「西独核保有の不安と米国政府の対応—アイゼンハワー政権期」『アメリカ研究』(2006)40号159-179頁を参照。

²² Memorandum "Discussion at the 236th Meeting of the National Security Council, Thursday, February 10, 1955", February 11, 1955. Eisenhower, Dwight D.: Papers as President, 1953-61 (Ann Whitman File) NSC Series Box No.:6. DDEL.

²³ Ibid.

²⁴ Ibid.

²⁵ Ibid.

²⁶ Onward Saving Telegram from Bangkok to Foreign Office: Addressed to Foreign Office telegram No. 10 Saving of February 25, 1955, FO 371/116923, Discussions and Meetings of the Manila Treaty, National Archives U.K.

²⁷ 1955年に開催されたバンドン会議及び、直前に非政府ベースでインドのニューデリーにおいて開催されたアジア諸国会議、原子力利用をめぐる論議の関係に関しては、拙稿Shinsuke Tomotsugu, "The Bandung Conference and the Origins of Japan's Atoms for Peace Aid Program for Asian Countries" Michael D. Gordin and John Ikenberry ed, *The Age of Hiroshima*, Princeton: Princeton University Press, 2010, pp.109-128.を参照。

NSC-5507/1は修正され、1955年3月10日の国家安全保障会議においてNSC-5507/2として採択された。そして、原子力商船が提起されたのは、まさにこの場においてであった。この日の国家安全保障会議では、同文書の修正について一通りの議論が終わった後、アイゼンハワーが別の問題を持ち出した。アーサー・W・ラドフォード (Arthur W. Radford) 提督のメモに促された大統領は、NSC-5507/2での提案の多くが米国にとって心理的、政治的な優位をもたらすために成されているということならば、なにゆえノーチラス号の原子炉を「商船」に搭載しないのかを問うたのである²⁸。原子力商船が国家安全保障会議で初めて論議された瞬間であった。大統領の呼びかけに対して、ストラウスが即座に、すでに原子力委員会と造船会社がプロジェクトに着手していると説明した。アイゼンハワーは満足の表情を示したが、それならば新聞で広報すべきであることを指示した。一方、ラドフォード提督からは、原子炉は専用のユニットとして別に作った方が良いとの考えが示され、建造には2年の歳月がかかるとの見通しが表明された。興味深いことに、アイゼンハワーは、来月に開催されるバンドン会議についてわざわざ言及し、同会議までに何かしらのアクションを起こすよう指示した²⁹。これは、つまり、アイゼンハワーが非同盟諸国の目を気にしていた証左であろう。彼の言葉を借りれば原子力船は「動くショーケース」 (“Traveling Showcase”) であった³⁰。

(3) バンドン会議閉会の日になされた原子力商船の提案

米国東部時間の4月25日午後2時 (バンドン会議が閉会したのが4月24日とすれば翌日、あるいは時差を考慮すれば、まさに同日ということになるが)、アイゼンハワーはマンハッタンのウォルドルフ＝アストリアホテルで開催されたAP通信の年次昼食会において基調講演し、世界の福祉増進のために米国が寄与するとの考えを示す中で、以下の通り、平和のための原子力商船について初めて公言した。少し長いが訳出する。

ちょうど2年前、私は米国新聞編集者協会の前に出る機会があったのです。そして私は、固定的かつ恒久的な目的として、皆さま方の政府が、飽くことなく、公正な平和を求めていくことをお約束しました。平和を我々が探し求めていく中で、我々は奴隷のごとき先例には拘束されることはなく、また平和の欠如によっても立ち止まることもありません。この探求の精神は、政権のあらゆる行動に影響を与えています。つまり、当面の諸問題へのあらゆる解決策に影響を与えているのです。それは、国連総会における私の提案を促しました。平和を求めると各国政府が核分裂性物質を国際原子力機関に共同で寄付するとした私の提案ですが——この人類の奇跡のような創造性 (miraculous inventiveness of man) は人のより満ち足りた人生に捧げられることでありましようから。それは、先週のポリオに関する情報、研究施設、ウィルスの株の提供を促しました——

²⁸ Memorandum “Discussion at the 240th Meeting of the National Security Council, Thursday, March 10, 1955”, March 10, 1955. Eisenhower, Dwight D.: Papers as President, 1953-61 (Ann Whitman File) NSC Series Box No.: 6. DDEL.原子力潜水艦ノーチラス号で用いられていた同型の動力炉を発電用に転用したのが、1957年に開業した SHIPPINGPORT 原子力発電所であった。アイゼンハワーは原子力潜水艦用の原子炉が原子力発電所に転用できるのであれば、当然、同じものは船にも使えないことではなかろうとの考えであった。

²⁹ Ibid.

³⁰ Ibid.

[ジョナス (Jonas)] ソーク (Salk) 博士による歴史的業績は、全人類を身体的災禍から自由に
するでありましょうから。それは、長い研究ののち、私にある発表を可能とする理由を与えており
ます。我々は原子力平和利用のための米国のプログラムに、原子力動力の商船を加えました。原子
力委員会と海事局は目下、技術的諸元 (speculation) を作成しているところであります。間もな
く私は議会に対して、船について詳述するとともに、必要な資金のための要請を行うでありましょ
う。原子炉によって動力を得る新しい船は、幾千マイルの運航に燃料の再装荷を必要としません。
世界中の港々を訪れ、あらゆる場所の人々へ、人々の生活の向上に利用される、この平時の原子力
利用 (this peacetime use of atomic energy) をお見せします。一つにはこの船は原子力展覧会に
もなります。つまり、医療、農業、発電といった分野におけるこの新しい科学の有用性の、実際の
な知識を全ての人々にお届けします³¹。[以下略]

無論、スピーチライターが用意したものではあろう。しかし、この演説にはアイゼンハワーの原子力
の民生利用に対する一つの考え方が凝集されていた。当時、独立を獲得したばかりの多くの非同盟諸国
の間では、中国の周恩来首相とインドのネルー首相が1954年4月に合意したいわゆる「平和5原則」
が影響力を持ち始め、さらにこの文脈において、「持てる国」による「持たざる国」への横暴は許すべ
きではない、といったような考え方も広がっていた。そのような中、アイゼンハワーは、米国による (実
のところ、冷戦戦略の一環であることは明らかであったが) 開発途上国への支援の善意が、持てる国
の、持たざる国の対立構造のレンズで矮小化されることを危惧したのである。それゆえ演説では、ポリ
オの撲滅に対する努力と並置する形で、人類福祉への米国の貢献、地球規模での関与の象徴になりうる
ものとして、原子力商船を位置づけたのであろう³²。国家安全保障会議においてアイゼンハワー自身が
バンドン会議の前にして何かしらの原子力船の発表をすることに言及していたことに加え、この会議の
閉会のタイミングで、実際に原子力船について公言したこと (当然、米国の主要紙でも報じられた) —
これら数々の事実は、彼が非同盟諸国に対する一つのメッセージを含むものとして、原子力商船を位置
づけていたことを強く示唆している。

³¹ Dwight D. Eisenhower, Address at the Annual Luncheon of the Associated Press, New York City. Online
by Gerhard Peters and John T. Woolley, The American Presidency Project [https://www.presidency.ucsb.edu/
node/234147](https://www.presidency.ucsb.edu/node/234147) 2021年2月25日閲覧。

³² 1955年4月12日、ピッツバーグ大学のジョナス・ソーク (Jonas Salk) が開発したポリオワクチンの治験が成功
したとの発表が、ミシガン大学においてなされ、国中で大々的に報じられた。アイゼンハワーはこのポリオワクチ
ンの成功に喜び、4月22日、ソーク本人を招き「人類の恩人」と呼んで彼を称えた。次を参照。Citation Presented
to Dr. Jonas E. Salk and Accompanying Remarks. April 22, 1955 ([https://www.presidency.ucsb.edu/documents/
citation-presented-dr-jonas-e-salk-and-accompanying-remarks](https://www.presidency.ucsb.edu/documents/citation-presented-dr-jonas-e-salk-and-accompanying-remarks)) 2021年3月1日閲覧。ただ、この朗報はすぐに
暗転する。ソーク博士のポリオワクチンは不活化ワクチンであったが、製造過程で原法を守らなかったワクチンを
接種した子どもに麻疹が出て問題となった。アイゼンハワーは安全性の確認を指示しなければならなかった。その
後、シンシナティ大学のアルバート・サビン (Albert Bruce Sabin) によって1960年まで経口ワクチンが開発され、
冷戦期の対立を超え、ソ連や東側陣営の国々で大規模な治験、接種が行われた。

3. 原子力商船建造計画の展開－連邦議会・関係官庁・大統領の綱引き

アイゼンハワーの思い入れをよそに、原子力商船の構想を実際どのように実現するのかという問題については、米国の立法府や行政府の中には、様々な考えが錯綜していた。しかし大別すると、一つには、性急に物事を進めるべきではないという考え方があり、もう一つには、原子力商船の実用に向けて一刻も早く動き出すべきであるという考え方があった。また別の考えには、宣伝のためだけに巨額の資金を投じることに、懸念を表明する向きがあった。最初の考え方は、原子力開発に携わってきていた原子力委員会の専門家たちが代表していた。彼らは技術的なことが分かっているという自負から、迅速にことを進めることには当初、躊躇していたように見える。二番目の考え方は商務省海事局や下院商船・漁業委員会が代表していた。彼らに対して原子力委員会は、丁寧な態度を取りつつも最初はやや冷淡であった。三番目の考え方は、議会の一部が代表していた。彼らは、ショーウインドーとしての役割のみを原子力商船に担わせることに冷笑的な態度をとった。

アイゼンハワー個人の考えは、一番目と二番目の考えの中間に位置していたと思われる。彼は、原子力商船の実用段階についてある程度、かなり現実的な認識、つまり原子力商船の普及はまだ先であるとの認識を有しつつも、一刻も早く宣伝効果の高い実証船を就航させるべきであると考えていた。アイゼンハワーはまず5月26日、1,265,000ドルの追加予算を商務省海事局に充当するよう議会で依頼した。これを受け、1955年5月には、議会において構想実現のための権限法に関する審議が開始された。また、改正1936年商船法に従って、大統領の承認を得て商務省が決定した形式、設計、速度の原子力船の運航に向け、建造、装備供給、及び準備に必要な歳出を、当時、商務省傘下にあった連邦海事局（1981年海事法 [46 U.S.C. 1601] により運輸省の組織となった）に認めるH.R. 6243原子力商船建造権限法案が、下院商船・漁業委員会に付託された³³。原子力商船の2隻建造を求めるH.R. 6679原子力商船建造権限法案も付託されると、下院商船・漁業委員会のハーバート・ボナー（Herbert Bonner）委員長（民主党、ノースカロライナ州選出下院議員）は審議の上で6月16日、次の通り報告した。

原子力委員会のケネス・デーヴィス博士（Dr. W. Kenneth Davis）が言うように最低でも開発に5年かかるというのであれば、最初の試作船は10年は実現しないでしょう。世界の別の場所での開発に鑑みれば、当委員会としては、この時間の遅れは大きすぎ、また正当化されないうえ、商業上の観点からも防衛上の観点からも、米国の商船の地位に深刻な損害を与えるであろうと確信します。かかる船を建造するため、合理的になしうる最速の速度で、人材、資材を開発するための即時の行動が必要です。³⁴

³³ Nuclear Powered Merchant Ship Construction, June 7, 1955 House of Representatives, Committee on Merchant Marine and Fisheries, Washington, D.C., Old House Office Building, Hon. Herbert C. Bonner (Chairman) The bills under consideration H.R. 6243, which I introduced, and an identical bill by Mr. Tollefson, H.R. 6276.

³⁴ 84TH CONGRESS 1st Session, Report No. 852. Authorizing the Construction of Two Nuclear Propelled Vessels, June 16, 1955, Committed to the Committee of the Whole House on the State of the Union and order to be printed, Mr. Bonner, from the Committee on Merchant Marines and Fisheries submitted to the following Report [To accompany H.R. 6679] p.2.

その後、6月28日、原子力船の開発のための原子力委員会の歳出に関する権限法案H.R. 6795及び2,100万ドルの歳出を追加した修正案が上下両院原子力合同委員会（JCAE）に付託され、その後上程された。だが、アンダーソンの強硬な反対もあり、最終的に41対42の僅差で上院において否決された（棄権は13）³⁵。

このような中、ストラウス率いる原子力委員会は6月末までに、アイゼンハワーの意を受けて原子力商船を早く実現させる現実的な方策を模索し始めるようになっていた。他方、アイゼンハワーとその周辺（大統領府予算局）も、現実的な原子力商船が実現するならば、それが実証を目的とした試行的なものであっても宣伝効果が高いと考え、原子力委員会と歩調を合わせるようになった。アイゼンハワーもストラウスも原子力商船を即時2隻の開発については難しいと考えており、まずは1隻の就航を最優先させるべきとの立場であった。予算局と大統領は、野心的にすぎる計画は、開発を遅らせるだけと考えていた。とは言え、真っ向から2隻開発案を拒絶した場合の政治的な影響も考え、大統領予算局は曖昧さを残した予算教書の文案を作成し、大統領もこれを採用した³⁶。1956年1月のアイゼンハワー大統領の予算教書演説では、タンカーや貨客船などどのような船体になるかは触れず、また2隻目の建造については触れずに置きながら、将来についても含みを残す文言が採用された³⁷。商務省海事局と原子力委員会による原子力商船の共同開発に関する権限法P.L. 848は7月30日によりやく可決された³⁸。

ところが、1956年の秋はエジプトでスエズ危機が発生した。共和党のジョン・マーシャル・バトラー（John Marshall Butler）上院議員は、この事態を重く受け止め、最初の原子力商船は超大型のタンカーとして即座に開発すべきであるとの手紙を大統領に送った。彼は「スエズ危機ゆえに、可能な限り早く、載貨重量8万トン～10万トン原子力動力の超・超タンカー（supe-super-tanker）の設計と建造に即時的に深刻な考慮が払われるべき」と訴えた³⁹。日本最大のタンカーとして知られる日精丸（1974年進水）の載貨重量は48万トンを超えるが、そのような規模のタンカーが建造されるのは後年のことであり、1950年代の事典では10万トンを超えることが世界の一つの目標になっていた。しかし、大統領の側は、行政補佐官のジャック・マーティン（Jack Martin）を通じて、アイゼンハワー政権としては原子力タンカーの建造は考慮しないことをバトラーに伝えた⁴⁰。

³⁵ Congressional Record-Senate, June 28, 1955. GPO-CRECB-1955-pt7, p.9361.当時の上院の議席数は96。第84議会の1955年1月開始時の勢力は共和党47議席と民主党48議席、独立1議席とほぼ伯仲していた。賛成票を投じた41人は全員共和党で、反対票を投じた42人全員が民主党であった。棄権票を投じた13人の中には、共和党ではジョセフ・マッカーシー（Joseph McCarthy）、バリー・ゴールドウォーター（Barry Goldwater）、エヴァレット・ダークセン（Everett McKinley Dirksen）民主党ではジョンFケネディ（John F Kennedy）、ウォルター・ジョージ（Walter F. Georg）がいた。

³⁶ Executive Office of the President, Bureau of the Budget, Memorandum for the President, “Nuclear Powered Ship” January 6, 1956. Whitehouse Central Files, Official File, 1953-1961 OF 108-G Atomic Peace Ship, Box No.:457. DDEL.

³⁷ Annual Budget Message to the Congress for Fiscal Year 1957. the American Presidency Project, <https://www.presidency.ucsb.edu/documents/annual-budget-message-the-congress-for-fiscal-year-1957> 2021年3月1日閲覧。

³⁸ United States. Merchant Marine Council, “Savannah”, *Proceedings*: Vol. 19 January 1962. p.3. U.S. Coast Guard U.S. Department of Transportation, Maritime Administration Office of Ship Disposal N.S. SAVANNAH UPDATED FINAL SAFETY ANALYSIS REPORT STS-004-002, p. 2.

³⁹ Senator John Marshall Butler to President Eisenhower, September 26, 1956. Whitehouse Central Files, Official File, 1953-1961 OF 108-G Atomic Peace Ship, Box No.:457. DDEL.

⁴⁰ Jack Martin to Senator John Marshall Butler, October 18, 1956. Whitehouse Central Files, Official File, 1953-1961 OF 108-G Atomic Peace Ship, Box No.:457. DDEL.

アイゼンハワー政権は、まずは実証船を米国の意思を示すショーケースとして成功させることに重きをおき、議会や商務省海事局の中で根強くあった2隻目建造を求める意見についても、これを受け入れなかった。しかし、ソ連が1957年10月4日に世界初の人工衛星スプートニク号の打ち上げに成功し、また11月5日には世界初の原子力砕氷船レーニン号の進水（就役は1959年）を発表すると、米国政府、議会内には動揺が走り、1隻目の原子力商船をタンカーとして就役させるか、たとえ1隻目を実証船とするとしても2隻目をタンカーとして即時開発すべきであるとの要求が強まった。

商務省は2隻目を諦めていなかった。同省は既に起工されていた、T-5として知られる大型タンカーに、動力として沸騰水型原子炉を搭載するためのフィージビリティ調査を行い、これに基づき3月24日にはT-5の動力を原子力への変更のための予算申請を行った⁴¹。予算局は抵抗し、「小規模のタンカーをプロジェクトで用いるというのは、経済的実現可能性を実証するうえでは最適とは申せません。原子炉がタンカーにおいて実用性を持つのは6万トンクラス以上であることがこれまでの研究で判明しております」とアイゼンハワーに進言していた⁴²。T-5の載貨重量トン（DWT）は35,000トン規模であり、予算局の主張する基準には及ばなかった⁴³。予算局はさらに、「2隻目の船については、我々は起工段階から設計すべきで、すでにある従来船体と原子力発電所を強制結婚させるような真似はすべきではないと信じております」と述べた⁴⁴。アイゼンハワー大統領も即座に予算局の勧告に賛同する返事を出した。アイゼンハワー政権にとって原子力商船は、経済性を度外視してでも成果を出すことが最重要であった。だが採算を度外視した船をただちに2隻も作る気はなかったのである。それゆえ、同政権は、商務省からの度重なるより野心的な計画の要求を退けた。

朝鮮戦争の戦費などによって膨らんだ連邦予算の健全化を課題としていたアイゼンハワー政権は、基本的に均衡財政主義を取っていた。連邦政府の財政支出は1953年度の761億ドル、1954年度に709億ドル、1955年度には684億ドルと漸減した。ところが1956年度には706億ドル、1957年度には776億ドル、1958年度には824億ドルと逆に漸増していた⁴⁵。ハンフリー財務長官は1957年1月、大統領が次の会計年度の約780億ドル相当の予算を通すなら「ぞっとするような（“curl your hair”）」不景気が訪れる可能性があることを示唆し、アイゼンハワーとの不協和音を外部に印象付けていた⁴⁶。政治学者のジョン・W・スローン（John W. Sloan）によれば、1957年1月までにアイゼンハワーは自分自身のこ

⁴¹ 大統領予算局に意見を聴取された際1956年1月、シンクレア・ウィークス（Sinclair Weeks）商務長官は、原子力商船の1隻注力論に同意したとされるが、商務省は2隻目の開発にも着手すべきとの考えを抱いていたことが窺われる。長官の態度がもしかすると、案外定まったものではなかったかもしれない。Executive Office of the President, Bureau of the Budget, Memorandum for the President, “Nuclear Powered Ship” January 6, 1956. Whitehouse Central Files, Official File, 1953-1961 OF 108-G Atomic Peace Ship, Box No.:457. DDEL.

⁴² Executive Office of the President, Bureau of the Budget, Director Maurice H. Stans, Memorandum for the President “Conversion of a prototype tanker now under construction from conventional” Whitehouse Central Files, Official File, 1953-1961 OF 108-G Atomic Peace Ship, Box No.:457. DDEL.

⁴³ 米国政府の調達情報による。Notice of Intent - Extend Performance for 6 Months Utilizing FAR 52. 217-8: T-5 Tanker Operation and Maintenance Support, January 30, 2010, [Notice of Intent - Extend Performance for 6 Months Utilizing FAR 52. 217-8: T-5 Tanker Operation and Maintenance Support N00033-05-C-5350 - GovTribe](#) 2021年2月23日閲覧。

⁴⁴ Op.cit. Executive Office of the President, Bureau of the Budget, Director Maurice H. Stans, Memorandum for the President.

⁴⁵ GovInfo [Historical Tables] [Section 15 - Total (Federal and State and Local) Government Finances] [Table 15.2 - Total Government Expenditures: 1947-1998] <https://www.govinfo.gov/content/pkg/BUDGET-2000-TAB/html/BUDGET-2000-TAB-17-2.htm> 2021年3月6日閲覧。

⁴⁶ “Humphrey Favors All Economic Aids in Repayable Loans” *The New York Times*, January 27, 1957.

とを、上昇し続ける支出という敵に敗れつつある将であると見なすようになったという⁴⁷。財政的困難を感じる中で、アイゼンハワーは1958年8月12日、ボナー下院商船・漁業委員会が当時熱心に推進していた、6千万ドルを要する沿岸警備隊のための原子力砕氷船建造を求める法案H.R. 9196に対して拒否権を行使した⁴⁸。ボナーは大統領の拒否権に大いに失望した⁴⁹。1960年には原子力砕氷船のフィージビリティ調査を求める法案H.R. 4が第86議会に提出され、下院では6月9日に通過したが、その後は棚ざらしとなり、類似の法案が提案されはしたものの可決には至らず、実現に向けた大きな動きにはつながらなかった⁵⁰。

4. 1950年代後半～1965年：N.S.サバンナ号の開発・就航と国際関係への影響

本節では、少し時間をさかのぼり、N.S.サバンナ号の開発が議会で承認された1956年から、同船が完成し、そしてデモンストレーション就航をした1965年までの10年間を対象とし、N.S.サバンナ号が国際関係にもたらした影響を考察する。この時期に同船が国際関係に与えた影響は、第一には、船舶の事故を想定した安全上の特別の配慮が原子力商船には必要であることを政府・公衆に知らせたことであり、第二に、恐らくそれゆえに、寄港に伴う専門的交渉や受け入れ側の体制が問題となり、訪問国は最初、先進工業国に限られ、結果として同船が持つ、全人類的な「平和のための原子力」の使節としての価値が半減したことがある。そして、これと関連して、第三には、先進工業諸国の間に原子力商船の持つ可能性に対する関心を高めたことが挙げられよう。本節ではまた、多国籍の原子力商船の開発計画の進捗を踏まえ、その法的側面について子細に検討すれば、軍事分野での多国籍の原子力艦艇を運用するうえで役に立つのではないかとの見方が、国務省の内部に存在していたことを紹介したい。国務省は、ケネディ政権期の1962年3月、NATO指揮下に核兵器を搭載した原子力潜水艦、あるいは洋上艦隊を置くという多角的核戦力（MLF）の比較的初期の検討段階において、原子力商船の多国籍化の問題との類推を考えていた形跡がある。

⁴⁷ John W. Sloan, “Eisenhower, Humphrey and Neustadt: A Note on the Battle of the Budget for FY 1958”, *The Western Political Quarterly*, December, 1989, Vol. 42, No. 4 p. 693.

⁴⁸ United States Senate, Vetoes by President Dwight D. Eisenhower. <https://www.senate.gov/legislative/vetoes/EisenhowerDD.htm> 2021年3月6日閲覧; Maritime Legislation, 1961: Hearings Before the Merchant Marine and Fisheries of the Committee on Interstate and Foreign Commerce, United States Senate, Eighty-seventh Congress, First Session, on S. 576, S. 6677, S. 682, S. 966, and S.J. Res. 21, Bills Pertaining to Maritime Legislation and United States Coast Guard Legislation. March 9 and 10, 1961 United States. Congress. Senate. Committee on Interstate and Foreign Commerce January 1961 U.S. Government Printing Office p.167.

⁴⁹ “President Vetoes Atom Icebreaker: Cites Rising Budget Deficit as Reason Magnuson Bonner Assil Action” *The New York Times*, August 13, 1958.

⁵⁰ Study of Roles and Missions of the United States Coast Guard: Report to the Secretary, Volume 1 United States. Department of the Treasury, January 1962. p.I-5.これによると、第87議会においてH.R. 203として再提出され、同様の法案S.966が上院でも提出されたものの、(ケネディ政権期の)1961年3月27日付の財務長官から下院商船・海事委員会への書簡では、艦艇の分類を大幅に更新しなければならなくなること、現状でも沿岸警備隊は法案の趣旨の責任を遂行するだけの権限を持っていることを指摘し、H.R. 203は不要と結論付けた。

(1) 人類普遍の「平和のための原子力」への熱意の後退と先進工業国重視の姿勢

最初につまずきは、委託された運航会社と船員との間の労使関係によって就航が遅れたことであった。原子炉の運転に特別な訓練が必要な機関士が特別な手当を勝ち取ったことを羨み、甲板員らが賃上げを求めた。調停の結果、一律的な賃上げが行われることになり、今度は甲板員の給料が相対的に高くなった。これに立腹した機関士たちが1963年5月に辞めてしまった⁵¹。原子力商船を推進してきた上述の、下院商船・漁業委員会のボナー委員長は「国家の恥」と嘆き、当時のルーサー・ホッジス Jr. (Luther H. Hodges Jr.) 商務長官は「平均的な米国人なら信じるのが難しい、奇妙な、不思議な国のアリス的性格を持つもの」と機関士たちを非難した⁵²。だが、より本質的なことは、原子力商船がそもそも持つ特殊な性格であった。機関士たちの反乱により、原子力商船には特別な訓練と配慮が必要であることを強く印象付けられた。日本の理論物理学者で社会主義者であった武谷三男は1963年、このように語っている。

サバンナ号は、いま動いていない。乗組員がストライキやって首切ったり^[ママ]、いろいろした。その要求に、危険手当をふやせと、つまり原子力船というのは危険だからふやせという要求があるんですよ。やっぱり彼ら自身ちゃんと知っているわけですね。実際、原子力商船というのは、それは普通の船よりは当然あぶないですよ。ですから大きな港には、なるべく原子力商船といえども当面入れないようにしてほしい。ちょうど大きな動力炉は都会のすぐすぐ近くに置かないというのと同じことですね。⁵³

デンマークではすでに、ハンス・クリスチャン・ハンセン (Hans Christian Hansen) 首相が原子力潜水艦スケート号のコペンハーゲン寄港を拒否した事件が1958年8月に起きていた⁵⁴。その後、米国は1959年、原子力潜水艦のノーチラス号の原子炉の遮蔽に関する機密情報のデンマーク政府への通告を拒否していた。こうした中、デンマーク政府は、1960年1月にも十分な情報がなければ、建造中のサバンナ号の寄港についても拒否すると伝えたことがあった。デンマークと米国は結局、「N.S.サバンナ号の寄港に関する米国とデンマーク王国の協定」を1964年7月2日に署名し、その後8月25日～9月1日まで寄港が実現した⁵⁵。「原子力船運航者の責任に関する条約」が1962年5月に署名開放されたが、米国は署名しなかった⁵⁶。米国は寄港する国と二国間ベースで原子力賠償について取り決めなければな

⁵¹ Elinor Langer, “N.S. Savannah: Trouble-Ridden Nuclear Ship Gets Under Way with New Crews and High Spirits”, *Science*, Jun. 26, 1964, New Series, Vol. 144, No. 3626 (Jun. 26, 1964), pp. 1559-1560, and 1617.

⁵² Albert Rosenfeld, “Atom-Powered Ship is National Disgrace” *LIFE*, June 14, 1963, p.40.

⁵³ 武谷三男『核時代—小国主義と大国主義』(武谷三男現代論集2)、262-263頁。(『月間総評』(昭和38年10月号)の再掲。

⁵⁴ Senator Henry Jackson, “Some Legal Implications in the Operation of Nuclear-Powered Ships, *The JAG Journal*, April 1959, pp.3-8.

⁵⁵ United States Treaties and Other International Agreements, VOLUME 15 IN TWO PARTS Part 2 1964. p.1403.; N.S. SAVANNAH PROGRAM DATA AND CHARTS 1962-1965, UNITED STATES ATOMIC ENERGY COMMISSION MARITIME ADMINISTRATION DEPARTMENT OF COMMERCE, San Francisco Maritime Park Association. <https://maritime.org/tour/savannah/press/programdata.htm> 2021年3月1日閲覧。

⁵⁶ The 1997 Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage and the 1997 Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage Explanatory Texts IAEA International Law Series No. 3 (Revised) p.6.背景情報として「原子力船運航者の責任に関する条約原子力船運航者の責任に関する条約」の説明がある。同条約は発効していない。

らなかった。

N.S.サバンナ号は1962～1963年に米国内の各地を回った後、デモンストレーションのため1964年になって初めて海外に向けて就航した。同船が、米国内及び米国が管轄する海外の港（1963年1月寄港のパナマ運河地帯のバルボア港、1965年1月寄港のプエルトリコのサンファン港）を除き、1965年8月までの間（これ以降は裸備船契約が締結され第一原子力船舶会社が商業運航）に海外で寄港したのは英国、フランス、西独、イタリア、アイルランド、ベルギー、オランダ、ギリシャ、ポルトガル、スペイン、スウェーデン、そして上述のデンマークと、全て西欧、北欧の国々であり、結果的にはフランコ政権下のスペインを除く全訪問国が、欧州経済協力機構（OECE）の設立時の原加盟国か、北大西洋条約機構（NATO）の原加盟国、あるいはその両方ということになった⁵⁷。

ゆえに、1965年末までの初期の就航によって訪問した国の中には、バンドン会議に参加した国は一つもないということになった。唯一、バンドン会議に参加した国としては、トルコのイスタンブールへの寄港が1965年2月に予定されていた。だが、もはや会議から10年近くたっており、アイゼンハワーが抱いていたような当初の動機は霧散していたと思われる上、トルコ政府は直前の1月に寄港を拒絶した⁵⁸。サバンナ号の寄港・停泊中の原子力損害賠償について、米国は通常、上限を5億ドルとして賠償する用意があったとしていたが、トルコとは合意できなかった。国務省筋は政治的な理由は何もなく、単純に技術的な理由であると発表した⁵⁹。開発途上国を含めた人類の福音を示すための原子力商船、という「平和のための原子力」の象徴性は、この頃までにはすっかり小さくなっていった。

この変化は、実はケネディ・ジョンソン両政権期になり急に発生したことでなく、第二次アイゼンハワー政権期にその兆候はすでに表れていた。1957年12月13日付の国家安全保障文書5725/1号（NSC-5725/1）は、西欧や日本といった高度に工業化されている国とは異なり、「低開発国における経済問題の解決には、原子力利用はさしたる貢献をしないであろう」と冷徹に論じていた。原子力協力を広く行うことの重要性は依然として理解されていたが、アイゼンハワー政権では、それまでの低開発国への“経済支援としての”民生原子力協力への熱意は、それほど切迫感をもっては感じられないようになっていた⁶⁰。

その理由は第一に、原子力平和利用協力協定、研究協定の締結は1957年末までには既に一巡しており、一服感が出ていたこと、第二に、1955年以降アイゼンハワー政権が推進していたアジア原子力センター構想がアジア諸国からは微温的な支持しか受けることが出来ず、また構想のフィージビリティ調査を行う中、開発途上国の科学技術水準が野心的な計画を遂行・援助するまでに到達していないことが体感的に米国内で理解されたこと、最後に、これはNSC-5725/1においても指摘されていることであるが、ソ連がエジプトなどの非同盟諸国に支援を与えていたことがあると思われる。エジプトに対し米国は「平和のための原子力」のキャンペーンを行っていたが、ナセルのエジプトは1956年にソ連

⁵⁷ 最初の寄港地が欧州ばかりになったことに関し、賠償責任に関する協定の複雑な法的側面について米国と交渉しうる先進工業国が中心となったことは考えうるが、明確なことは不明である。

⁵⁸ “Turkey Bars U.S. Nuclear Merchant Ship” *The New York Times*, January 27, 1965.

⁵⁹ “Bar to Nuclear ship by Turks”, *The New York Times*, January 28, 1965.

⁶⁰ 315. “National Security Council Report, NSC 5725/1” Washington, December 13, 1957. Peaceful Uses of Atomic Energy, *FRUS, 1955–1957, Regulations of Armaments, Atomic Energy*, Vol. XX.

と原子力平和利用協力協定を締結した上に、原子炉の建設の申し出まで受け入れ、米国の面目はつぶされていた。米国では政治的効果を狙った「善意」が必ずしも報われるとは限らないことが理解されるようになっていた。

一方欧州では1957年12月、欧州経済協力機構（OECE）理事会が、欧州原子力機関（ENEA：European Nuclear Energy Agency）憲章を採択し、西欧12カ国が保障管理条約に調印して、ENEAを1958年2月1日に正式発足させた。ENEAはやがて高温ガス冷却炉による実験を行う「ドラゴン計画」、多国間での再処理事業を模索した「ユーロケミック」、及び重水炉（重水沸騰水型炉：HBWR）を用いた原子力研究開発プロジェクト「ハルデン計画」を発足させ、米国もこれらに協力するようになったが、これらは原子力分野における実質的、実務的なものであり、政治的な象徴性が大きく宣伝されていたわけではなかった。米国はカナダとともに、ENEAの準メンバー（Associates）として、同機関とは密接な協力関係を結んだ。

米務省は1961年10月、ENEAの正式メンバーになるかどうかを検討したが、一度これを見送った。国務省は、米国の正式加盟の主要な潜在的利点は、新たに発足したOECDと「大西洋共同体」構想へのより深い参画、そして欧州の原子力開発との間により近い協力関係の提供の約束という、政治的なインパクトがあると一定評価しつつ、もし、彼らが関心のあるプロジェクトにお金を出し渋り、片や加盟国内の重複するプロジェクトにはお金を出すなどと思われたなら、デメリットが政治的なメリットを上回ると判断した⁶¹。すでに実質的協力を行っていると考えていた米国は、これ以上の関与によりENEAから過大な期待が寄せられることには警戒的であった。米国の「平和のための原子力」はこうして、1950年代後半から、開発途上国よりも先進工業国との協力を、そして政治的効果よりも科学技術協力の実質的側面を重視するようになった。

(2) N.S.サバンナ号と欧州における原子力商船計画—認知期共同体の形成とMLFへの含意？

欧州諸国は核利用、造船を含む科学技術分野では高い自律性を持っていた。N.S.サバンナ号が寄与したのはむしろ、原子力商船の可能性を検討するべきであるとのある種の認識共同体の形成を促進したことであった。さらに、同船が実際に就航して以降は、被訪問国はただ親善のための船を受け入れるということに留まらず、寄港に伴う安全上の評価を行う必要もあった。これらの調査を実際に担うのは、被訪問国の科学者たちであり、そうした経験が原子力商船の運航上の知見の蓄積に寄与した。むしろ、サバンナ号が全ての原因ではないにせよ、同船が欧州各国の原子力船の開発意欲を刺激したことは想像に難くない。

下院商船・海事委員会の1959年の報告によれば、1959年1月の時点で、フランスでは4万トン、2

⁶¹ Department of State Instruction, U.S. Relationship to the European Nuclear Energy Agency Date Unknown. A.A; Wells, Atomic Energy Commission, Director of International Affairs “Memorandum for Philip Farley, Department of State, US Membership in the European Nuclear Energy Agency”, October 27, 1961. RG59 Special Assistant to the Secretary for the Energy and Outer Space Records, Relating to Atomic Energy Matters, 1944-63, Box.373, National Archives and Records Administration. [以下、NARAと略記] 文中に「現時点でENEAの正式メンバーになることは米国の利益ではないとの国務省の見方を原子力委員会に伝えました。委員会として賛同することを私に伝えておりますので、修正を転送いたします」と書いてある。細かい文言の調整の形跡があるが大意に変更はない。

万シャフト馬力の原子力タンカーの予備設計を行い三つの設計概念が提示されていた⁶²。また、西独では、のちに原子力鉱石運搬船オットー・ハーン号の開発を担うことになる米独の合弁会社が概念設計を行っていたほか、ドイツ造船（現ホヴァルツヴェルケ＝ドイツ造船）が4万5,000トンの原子力タンカーの開発を発表していた。オランダでは、ロッテルダム船舶推進研究所が3万トンの原子力タンカーの設計を行った。スウェーデンでは、イェータヴェルケン造船の協力を得て、米国の石油関連会社のシテイサービス社（現シットゴー社）の子会社シップス社が6万5,000トン、2万2,000シャフト馬力のタンカーの設計で協力をしていた⁶³。ノルウェーでは原子力研究所（IFA）が19の船舶会社と5つの造船所の協力を得て、1958年に原子力商船開発のためのコンソーシアム*Rederiatom*を設立していた。同国はその経験を踏まえ、1963年9月までにはスウェーデンとともに原子力商船の共同開発計画に着手した⁶⁴。

ENEAにも原子力商船の開発計画があった。1960年夏、当時は同機関の実験炉研究班の責任者であったスウェーデンのシグヴァルド・エクルンド（Sigvard Eklund）博士が率いる使節団が、加盟国における原子力船に関する国家プロジェクトについて調査した。この調査の結果、原子力商船の経済性や従来船に対する比較優位を研究する新たな研究グループ「原子力船推進装置評価グループ」につながった。このグループがENEAの原子力船のプロジェクトとして検討していたのは、フランスの原子力海洋調査船、スウェーデンの原子力バラ運搬船、そしてオランダの原子力タンカーの三つであった⁶⁵。史料の制約により、技術的な詳細な計画と、上述の欧州各国における原子力商船の諸計画との関係性は不明である。ただENEAは、これらの原子力船計画を多国間ベースで進めることを検討していた。国務省はこの情報を気にしていた。米国務省欧州・ユーラシア局のウィリアム・ハロップ（William Harrop）は1962年2月20日、同局のラッセル・フェッセンデン（Russell Fessenden）に宛てて、「我々はNATOの多角的核戦力の前例として、多国籍の原子力船舶の運航の法的枠組みの可能性について関心を持っている」と述べていた⁶⁶。ハロップによれば、ピエール・ユエット（Pierre Huet）事務局長のもとENEAでは法務グループが発足し、補佐官ジェリー・ワインスタイン（Jerry Weinstein）を中心に、原子力船舶の多国間保有、および運用に関わる、極めて複雑な法的問題について検討していたと思われた。

ハロップはさらに、1962年3月5日パリの在仏米国大使館に宛て、フランス、スウェーデン、オランダの三つの船が多国籍の船として検討されていることに注意を喚起し、ENEAがいかなる考え方を持っているのか、直接関係者に会って探ってくるよう指示している⁶⁷。書簡の中でハロップは、ウェイNSTEINから船舶がユーロケミックに似た国際ベンチャーによって保有されるのであろうとの見通し

⁶² U.S. CONGRESS HOUSE COMMITTEE ON MERCHANT MARINE AND FISHERIES, Hearing Vol. 1. pp.32-33.

⁶³ Ibid.

⁶⁴ *News of Norway*, Vol.20. No.30, September 12, 1963, pp.117-118; Franz R. Marcus, *Half a Century of Nordic Nuclear Co-operation: An Insider's Recollections* Copenhagen: Nordgraf A/S, 1997.

⁶⁵ *Commercial Fisheries Review*, Vol 24. No.6. p.46. ENEAの原子力船計画は結局実現しなかった。

⁶⁶ William C. Harrop to Russell Fessenden "ENEA's Internationally owned Nuclear Ship Project" February 20, 1962, RG59 Special Assistant to the Secretary for the Energy and Outer Space Records, Relating to Atomic Energy Matters, 1944-63, Box.373, NARA.

⁶⁷ William C. Harrop, Office of European Regional Affairs to H. Alberta Colclaser, March 5, 1962. RG59 Special Assistant to the Secretary for the Energy and Outer Space Records, Relating to Atomic Energy Matters, 1944-63, Box.373, NARA.

がもたらされたことを伝えている。また、ハロップは、ウェインスタインがフィリップ・ファーリー (Philip Farley) 国務省原子力・宇宙担当特別補佐官らに語った情報として、ENEAの法務グループとして、調査の結果、国際旗を作ることに否定的であり、国際的な性格を持つ船舶であるにも拘わらず、恐らく船籍については単独国とせざるを得ないとの結論に傾いていることも伝えている。そのうえでハロップは以下の問題について気にかけていると説明している。まず、グループによる仕事はNATOのMLFの法的側面を検討するうえで前例として有効であるとファーリーとフェッセンデンは考えていること。一方、国際船籍に賛否を表明するどのような法的な議論があるか、単独国の船籍でその国の法律に準じるとして、どのような運営管理上の問題が生じるのか。また、国際的な船員というはあるのかという問題。仮にそうだとすれば、どのような問題が生じるのか。海洋法上の不測の困難はこれまで顕在化しているのか。船舶の保有が予定される企業はどのように組織されるのか、等々の問題である。つまり、ファーリーらはENEAが貴重な示唆を与えてくれると信じ、米国大使館に依頼をしたのであった。原子力商船の計画は思わぬ形で、安全保障上の構想と繋がっていた。

確かに、N.S.サバンナ号がENEAの多国籍原子力船開発計画を直接的に運命づけたわけではないかもしれない。ただ、同船が1950年代後半に、原子力商船の可能性を示したという点で、欧州の先進工業国に影響を少なからず与えたことは十分に考えられ⁶⁸、こうした時代の中で生まれたENEAがその後構想した多国籍原子力船を、NATOのMLFの法的側面の参照事例として、国務省が観察していた事実は極めて興味深い⁶⁹。ともあれ、最初にバンドン会議が意識されて提起された原子力商船の理念は、1960年代には後景に退いていたといえよう。

5. 1966年～1970年：日本寄港問題と沖縄寄港を中心として

N.S.サバンナ号がアジア・アフリカの国々に寄港するようになるのは、1960年代も後半になってからである。これらは厳密にはデモンストレーションを主任務とした航海ではなく、商業運航の一環としてであった。1966年～1970年には、イタリア、フランス、西独、スペイン、ポルトガル、ギリシャに加え、キプロス、ユーゴスラヴィア、イスラエル、レバノン、チェンジア、リビア、モロッコ、韓国、フィリピン、台湾、香港に寄港している。また、米国の施政下にあった沖縄の那覇軍港に1967年10月に寄港し、当時那覇市長であった西銘順治が出迎えた⁷⁰。那覇軍港には1970年6月にも寄港している。

⁶⁸ N.S.サバンナ号の(とりわけ工学者や科学者の中での)国際的なインパクトを可視化することは難しいが、今後の検討の課題としたい。ただ、1957年頃から、*Nucleonics Week*などの産業誌はもちろん、*Financial Times*、*Economist*などの一般誌までが原子力船を取り上げ始めていた。ここでは1958年9月には第二回原子力平和利用国際会議がスイスジュネーブで開催され、工学者の交流が非常に頻繁になっていたことを指摘することで十分であろう。例えば、“Tankers of the future” *Economist*, vol 184, no 5947, 17 August, 1957, pp 561-3 Dunworth J.V. “Nuclear energy for ship and submarine propulsion” *Financial Times Annual Review of British Industry*, 1 July, 1957, pp.28-9.

⁶⁹ 多角的核戦力 (MLF) 構想のジョンソン政権期の発展については、新垣拓『ジョンソン政権における核不拡散政策の変容と進展』(2016年、ミネルヴァ書房)。ENEAの民間の原子力船構想に対する国務省内の議論がMLF構想発展史の中にどのように位置づけられるかは差し当たり本稿の範囲を超えるが、今後の検討課題としたい。

⁷⁰ 沖縄県公文書館に1970年6月15日那覇軍港に寄港中との説明のサバンナ号の写真が残っているが、これを報じる日米の史資料、新聞報道にこれを裏付ける記事を見つけることが出来なかった。通常の航行業務の一環で寄港したものと考えられ、1967年の寄港とは対照的に注目を集めなかった。

1960年代後半の同船の航海は、デモンストレーションの意味もなくはないが、むしろ実質的な商業航海、貨物の運搬が企図されていた。

実は米国は、日本本土にも寄港を打診し、日本も当初は応じる構えを見せた。ところが、日本政府は外国の原子力船を受け入れる法律がないとしてこれを断った。法的な整備が1960年代も後半になって出来ていなかったのは、日本の原子力船への高い関心を考えると、いささか不可解ではある⁷¹。そもそも、日本の原子力商船に関する関心はむしろ旺盛であった。木原正雄によれば、大阪商船が1956年に2万トン級の原子力推進南米移民船を構想し、運輸省も1956年8月に「原子力商船10カ年計画」を公表していた。1958年12月刊行の1957年版原子力白書によれば、原子力移民船に関する論文、原子力潜水油槽船に関する論文がそれぞれ、第2回原子力平和利用国際会議で発表された⁷²。また、1962年6月15日、日本の原子力委員会原子力船専門部会は、磁気、重力、海洋、気象などの観測を主任務とする原子力船を7年かけて建造することを答申し、これが後年、原子力観測船「むつ」の開発につながった。

他国の原子力商船の受入れの問題については早くから認識されていた。運輸省の船舶局長であった山下正雄は1959年8月10日、N.S.サバンナ号の受け入れ態勢を問われ、「この災害の補償の問題とか、それから原子力船の安全の点につきましては、国際的に十分確かめて、これなら安全だ、これなら十分補償が得られるというような態勢にならないければ、原子力船をそう簡単に受け入れるわけにはいかない、そういうような考えであります」と答えている⁷³。その後、日本政府としても原子力船を開発することが決定されたあと、政府の間では、法的な側面についてクリアしなければならないとの認識がより正確に持たれるようになった。1963年2月20日の、第43回国会衆議院科学技術振興対策特別委員会において、科学技術庁の島村武久原子力局長はサバンナ号の欧州寄港を踏まえて、次の通り答弁している。

御指摘のサバンナ号が、明年でございますか、早ければことしの後半くらいかと思っておりますけれども、ヨーロッパ訪問の希望を持っており、そういう計画を立てておられるということを仄聞いたしております。こうした場合に、まず最初の国際海上人命安全条約自体は、これはアメリカも承認と申しますか、批准いたしておりますので、そういった関係はこの条約によることとなりますが、もう一つの運航者の責任に関します条約はアメリカ自体が反対いたしておりますために、もしヨーロッパ等の各国に寄港するということになりますと、それぞれの国との間に相互的な、と申しますか、それぞれの国との間に個別的な取りきめをアメリカ政府としては行なわなければ、寄港ということが実現しないのではないかと考えております。現に、すでにアメリカ合衆国とギリシャ国との間に原子力船の出入港に関します主として運航者の責任に関しますことを内容といたしました条約ができておまして、合衆国政府といたしましては、その他の国との間にも個別の条約の成立を交渉しているというふう聞いております。⁷⁴

⁷¹ 日本は1964年以降、米国の原子力潜水艦の寄港を既に受け入れており、民生利用の原子力商船の入港を認めることが出来なかった点はさらに検証が必要であると思われる。

⁷² 1957年版（昭和32年版）の原子力白書、第4章 原子力船 § 3 原子力船の開発。

⁷³ 第32回国会 衆議院 運輸委員会 第3号 昭和34年8月10日。

⁷⁴ 第43回国会 衆議院 科学技術振興対策特別委員会 第5号 昭和38年2月20日。

同年9月3日、当時、科学技術庁長官であった佐藤栄作は、「米国の原子力商船サバンナ号が来年、名古屋に入港したいという話を聞いている」とし、また「まだ文書でそのような連絡がきたわけではないし、来年のいつごろかということも知らない」と話した⁷⁵。水面下で打診があったものと考えられる。だとすれば、この時点で法的な整備にむけた論議はなされるべきであった。実際、翌1965年3月には、原子炉等規制法になかった原子力船の規定が盛り込まれることが決まった。しかしこの法は原子力安全に関するものであり、寄港に際しては原子力賠償責任に関する二国間協定が別途必要とされたのみであった。

それから約1年半後の1967年3月9日、今後は正式に米国は日本の外務省に、N.S.サバンナ号の6月の日本寄港の要望を伝えた。外務省、運輸省、科学技術庁が協議し、安全性の審査、損害賠償の取り決めなどについて検討し、問題がなければ受け入れることを確認した⁷⁶。4月13日には、内閣の要請に基づき向坊隆委員長のもと原子力委員会原子炉安全審査委員会が開催され、管理地帯の広さなど条件をクリアすれば、安全性は担保されると結論され、神戸港と横浜港が該当することが示された⁷⁷。ところがその1週間後、政府は寄港そのものを断ってしまうのである。日本原子力賠償法は50億円以内を原子力船の原子力損害賠償にあてることを義務付けていたが、同法には外国原子力船の損害賠償について規定がないことが判明し、政治状況から見て法律の改正も間にあわないというのが理由であった⁷⁸。

N.S.サバンナ号はその代わり、沖縄に寄港した⁷⁹。接岸したのは那覇軍港であったため、法的な問題は生じず、現地でも大きな反対運動は起きなかった。樋口敏広によれば、米海軍の原子力潜水艦の日本寄港については、核兵器の取り扱いをめぐる暗黙の了解、一般的な説明で事を荒立てないといった、機密性のレジームがこれを日常的なものにしたという⁸⁰。しかし、名古屋港、神戸港、横浜港といった民間港への寄港が取りざたされたN.S.サバンナ号では、この公式を用いることは出来ず、結果として日本政府はこれを認めなかった。そのため、日本本土の公衆の目からは遠く離れた、米国施政下の、しかも那覇軍港への寄港となった。

とは言え、日本は沖縄の特別な位置にそれなりに神経を使っていた。沖縄への寄港に際し、もし日本が受け入れないものを沖縄が受け入れるということについて、沖縄のプレスから尋ねられた場合の回答について、米国大使館に「助言」している。安全性が確保されている限りは日本としては入域については認めているのだが、損害賠償責任について両国政府が合意に達していないために、本土の寄港は果たされなかったと伝えてほしいとのことであった。日本政府は、在京の米国大使館にこのことをわざわざ連絡をしており、大使館からさらに高等弁務官（HICOMRY）に伝達された⁸¹。1967年は、小笠原諸島

⁷⁵ 「原子力船サ号が寄港要望 佐藤長官語る」朝日新聞1963年9月3日 東京夕刊。

⁷⁶ 「米六月に日本寄港を要望 サバンナ号」朝日新聞1967年3月9日 東京夕刊。

⁷⁷ 「安全確保に六条件 サバンナ号の寄港 横浜神戸は適格」朝日新聞1967年4月13日東京朝刊。

⁷⁸ 「米原子力商船サバンナ号 政府、寄港を断る 損害賠償規定なし 法改正も間に合わず」朝日新聞1967年4月20日東京朝刊。

⁷⁹ 沖縄以外では、アジアでは台湾、韓国、フィリピンへの寄港が実現した。

⁸⁰ Toshihiro Higuchi, Presentation “Just Another Ship? The Contested Nuclearity of U.S. Nuclear Warships in Japan, 1959-1968” 5th International Conference on the History of Science in East Asia (ICHSEA 2019) August 22, 2019.

⁸¹ Embassy Tokyo to HICOMRY Okinawa, “Public Relation US Savannah Visit Naha Visit”, September 1967 (日付判読できず) 受03S184 Visit of N.S. Savannah (2-4 Oct 1967). 沖縄県公文書館。

の米国から日本への返還が両国で最終的に合意され（4月5日）、また武器輸出三原則（4月21日）と非核三原則（12月11日）が表明された年である。原子力空母エンタープライズ入港が閣議決定（11月2日）され、翌年の大規模な抗議行動につながった年でもある。N.S.サバンナ号の入港問題は、これらの政治的問題とどう連動していたのかという問題については史料の制約があり現段階では不明である⁸²。

1967年10月2日～4日、N.S.サバンナ号は予定通り那覇軍港に寄港した。この際の式典には第一原子力船舶会社社長のジョン・ウィル退役海軍大将（Adm. John M. Will, Retired）のほか、フェルディナンド・トーマス・アンガー（Ferdinand Thomas Unger）、高等弁務官の代理としてスタンリー・S・カーペンター（Stanley S. Carpenter）民生官、小渡三郎行政区首席、のちに沖縄県知事となる西銘順治那覇市長、日本政府南方連絡所長の高杉幹二公使が参加した。式典で西銘は、N.S.サバンナ号に対して模型の「鳥居」を土産に贈呈した⁸³。これは日本本土からの参加者に気を使ってということであろうか。また、保守政治家として知られる西銘自身の心情が反映されたものなのか、日本政府が断り沖縄が寄港を受け入れることになった事態に、ある種の不平等性を察知し、これを隠したいと西銘が思ったからなのか、あるいは深い意味は何もなく鳥居が選ばれたに過ぎないのかは、今となっては分からない。

式典の招待を受け入れ、東京から来沖しN.S.サバンナ号を見学したものには、原子力船開発関係者を主導しているものが多く含まれていた。東京大学の内田秀雄、元良誠三、安藤良夫、運輸省の宇田川貞夫船舶局原子力船管理官、関義長三菱原子力工業相談役、同社で日本の原子力船「むつ」の原子炉設計、製造、装填を担当した藤永一、格納容器と船体を開発した石川島播磨重工業の江川清である⁸⁴。とくに東大の三教授は向坊隆のもとで、N.S.サバンナ号の日本本土入域について肯定的な答申を出した部会に参加していた研究者であった。結局、日本政府とその意向によりN.S.サバンナ号の安全性を審議していた科学者、メーカーで原子力船を開発している工学者たちは、沖縄で同船を見聞することができた。実は1970年6月にサバンナ号はもう一度、那覇軍港にひっそり寄港している。その際は式典も行われず、「商業運航」の一環として「軍港」に寄港しただけである⁸⁵。報道は事前の周知を行わず、夕刊は事実関係を短く伝えただけで、少なくとも米国の目から見て寄港中に大きな抗議行動は行われなかった⁸⁶。1967年の時とは異なり、管見の限りは、本土では何の報道もなされなかった。

6. 結論

本稿では、アイゼンハワー政権が、同大統領の「平和のための原子力」演説を一刻も早く具現化する

⁸² 筆者はこの点につき研究を進めていく予定である。

⁸³ 「「サバナ号」が寄港 世界初の原子力商船」沖縄時報1967年10月3日。

⁸⁴ JAPANESE INVITEES WHO HAVE ACCEPTED INVITATIONS FROM PAST TO VISIT SAVANNAH, September 1969, 受03S184 Visit of N.S. Savannah (2-4 Oct 1967). 沖縄県公文書館。

⁸⁵ 琉球政府関係者新資料129写真番号036355写真解説 原子力船サバンナ号那覇軍港寄港撮影日1970年6月15日 沖縄県公文書館。

⁸⁶ HICOMRY Okinawa RYIS American Embassy Tokyo CINCPAC, Secretary of State CINCUSARPAC, NS Savaanah Date unknown, (受032161) Reference Paper Files 13 June Visit). 1970 沖縄県公文書館。琉球政府の技官が小さなレセプションに参加しないなどの「抵抗」はあったという。

ために原子力商船の建造を急いだことを明らかにした。アイゼンハワーはバンドン会議が開催されることを意識しつつ、N.S.サバンナ号を通して、人類普遍の福祉のための科学技術を提供する米国というイメージを創出することを望んだ。同政権内では、多くの非同盟諸国間にある「持たざる国」としての「持てる国」への一般的反感が、共産主義と結合することが警戒されていた。N.S.サバンナ号は「商船」ではあったが、人類の普遍的な進歩を象徴するものとして、経済性は度外視して建造された。アイゼンハワーにとっては、象徴としての原子力商船の実現が喫緊の課題だったのであり、そのためには1隻だけに注力する必要があった。財政上の理由もあった。そのため、スエズ危機やスプートニクショックに触発された一部の議員と商務省が技術的な実現性を等閑視し、さらに2隻目の原子力船として「実用的な」原子力タンカーを造ることを提言しても一部の議員と商務省は恐らく実用レベルと判断していたわけだが、アイゼンハワー政権はこのような考え方は退けたのである。

もとはと言えば、人類普遍の進歩を象徴するものとしてアイゼンハワーが推進しようとした原子力商船は、1964年～1965年に行われた海外へのデモンストレーション航海では欧州の国々のみに寄港した。それらはOEECの1948年設立時の原加盟国であるか、NATOの1949年発足時の原加盟国なのであった。この頃までには、当初の「平和のための原子力」理念は大きく後退、あるいは看板だけが同じであっても変質した。米国の原子力分野の協力は先進工業国との実務的協力に質的に変容していた。原子力商船の登場は、先進工業諸国の開発意欲を刺激し、欧州諸国では原子力船の様々な開発構想が次々に検討された。他方、OEECの原子力機関であった、ENEA（その後母体のOEECがOECDに発展してからもしくは同名称）も、多国籍の原子力船を検討していた。こうした中、ENEAの共同船舶の法的問題点を検討することが、MLFの運用を考える意味で役に立つとさえ、米国は着想したのだった。もっとも、このような商船と原子力艦艇の類推をどの程度、米国が進めようとしたのかは検討の余地はある。しかし、それでも、米国が原子力商船という存在を人類未来の進歩の象徴として捉えてはいなかったことは明白であった。

科学技術や富、武力の独占によってもたらされる「権力性」に対する、非同盟諸国の側からの疑義申し立てに対する一つの応答がN.S.サバンナ号のプロジェクトであったとすれば、こうしたアピールは、1960年代前半は、同船が欧州諸国のみを就航したことをもって、あまり意味をなさなくなっていた。1960年代後半はN.S.サバンナ号はアジア、北アフリカ、あるいは地中海沿岸諸国の開発途上国にも就航するようになる。だが、それは商業運航として、である。先進国である日本が同船の寄港を拒絶し、米国統治下の沖縄はこれを受け入れた。那覇軍港に寄港した同船から科学的知見だけは獲得しようとした日本の姿からは、原子力利用にまつわる新たな権力構造の出現を予兆しているようであった。